ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor



PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

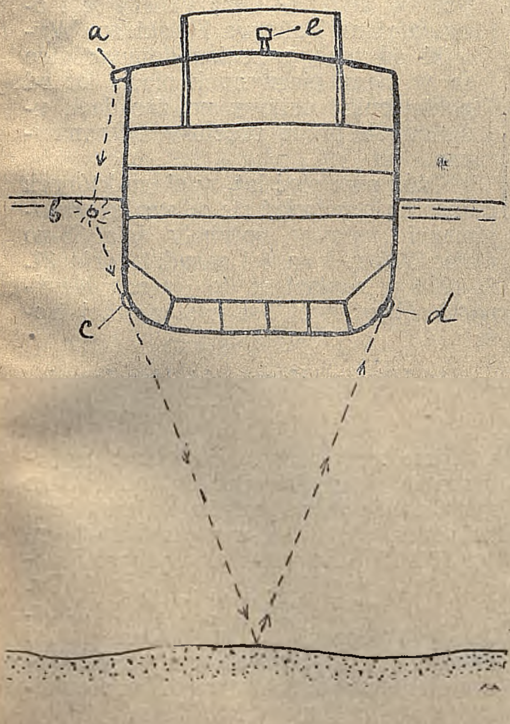
Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 5. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 6 lutego 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 117

Sondy echowe.

Sonda echowa służy do pomierzania głębokości morza nie dotykając dna. Przyrząd ten oparty jest na zasadach rozpowszechniania się dźwięku we wodzie i na zjawisku echa dźwięku od dna. Jak wiadomo, dźwięk roznosi się we wodzie znacznie szybciej (4.3 razy) i mniej tracąc na sile niż w powietrzu. Na tem zjawisku oparte jest stosowanie podwodnych sygnałów dźwiękowych na morzu dla żeglugi podczas mgły.



Znając zjawisko doskonałego rozrzerzenia się dźwięku w wodzie morskiej próbowano jeszcze w pierwszej połowie XIX stulecia, gdy nie wynaleziono jeszcze sond głębokowodnych, rzucać na oceanie bomby, wybuchające przy uderzeniu.

Z tego, że nie słyszano na powierzchni morza wybuchu, który musiał nastąpić przy uderzeniu bomby o dno, wnioskowano, iż ocean jest bezdenny. Dziś wróciła zasada mierzenia głębokości morza przy pomocy dźwięku i to w postaci dokładnego obliczenia długości drogi przez dźwięk przebytej.

Z aparatu nadawczego i odbiorczego — e na pomoście górnym stacza się kulka ku burcie i wpada z a do wody. W punkcie b. tuż pod powierzchnią, następuje wybuch, notowany bezpośrednio przez membranę telefonu c na oble i nieco później, już jako echo, po odbiciu się od dna morza, przez membranę d na drugiem oble. Obydwa sygnały membran podwodnych odbijają się na rejestratorze w e i z różnicy czasu między temi sygnałami otrzymnie się bezpośrednio odległość dna. Po uwzględnieniu poprawek otrzymuje się dokładność do ¼ metra, przy głębokościach kilkuset metrów. Aparaty urządzone już są dziś tak, że automatycznie wskazują pomierzoną głębokość, zanotowaną przy pomocy przyrządu notującego krótkie urywki czasu z dokładnością do jednej 10,000-ej sekundy.

Na pierwszem miejscu stoją dziś sondy echowe amerykańskie. Sondy niemieckie są 2 systemów — Behma i Anschütza. Sonda Behma, jak wynika, ze sprawozdań, zawodzi na statkach o mało wystającem oble.

Jako curiosum godne jest zanotowania stosowanie również metody z przed stu laty rzucania bomb o dno morza! Te sondy są o wiele prostsze, są to małe pociski spadające na dół ostrzem stożka z szybkością 2 metr. na sekundę. Wybuch następuje przy dotknięciu dna i w razie głębokości nie ponad 100 metr. nawet nieuzbrojonem uchem i na powietrzu daje się słyszeć charakterystyczny trzask. Licząc sekundy na zegarku od chwili wrzucenia do wody pocisku do posłyszenia trzasku można otrzymać dość dokładnie głębokość w metrach: należy tylko ilość sekund zanotowanych pomnożyć przez dwa dla otrzymania głębokości w metrach. Koszta sporządzenia takiej kulki — sondy, zdatnej zaledwie na jedno sondowanie wynoszą kilkadziesiąt groszy.

JKT.

Czy może transport powietrzny zastąpić transport morski.

Mimo kolosalnego rozwoju lotnictwa w czasie wojny i lat ostatnich, środki przewozowe powietrzne są jeszcze nieskończenie dalekie od możności wyparcia z mórz okrętów handlowych.

W ruchu osobowym już teraz aeroplany zdobyły sobie całe linje komunikacyjne t. np. Francja—Anglja przez La Manche, Polska—Szwecja—Danja przez morze Bałtyckie, zawdzięczając to głównie swej wielkiej szybkości. Może niedaleki jest czas, że ładunki kosztowne wymagające szybkich przewozów na większych odległościach — dadzą pierwszeństwo w pewnych wypadkach powietrznym środkom transportu. Nie może to jednak dotyczyć większości ładunków masowych.

Aeroplan, oprócz lotników, może umieścić około 13 ton towaru.- Zbudowany w r. 1921 w Anglji handlowy sterowiec powietrzny (spłonął w tym samym roku), podnosił do 60 ton.

Okręt towarowy oceaniczny jednorazowo zabiera od 6000 do 25000 ton ładunku, t. j. tyle, ile może podnieść 500—1500 aeroplanów lub 100—400 sterowców.

Do czasu, dopóki statki powietrzne nie zrównają się choć cokolwiek co do swej nośności towarowej z morskiemi, trudno oczekiwać znaczniejszej zamiany floty morskiej przez flotę powietrzną.

Nie mniej ważną rzeczą są koszta transportu, a lotnictwo z b. wielu przyczyn nie może konkurować z najtańszym od najdawniejszych czasów środkiem lokomocji: droga wodną.

M. K.

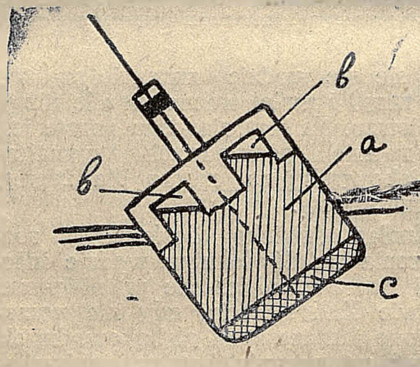
Nieco o urządzeniu statków cysternowych.

Ładunki o płynnej konsystencji, o ile są przewożone w wielkich ilościach, pompuja się wprost do t. zw. statków cysternowych. Statki te przewożą ropał, naftę, benzynę, gazolinę, oleje, melasę itp.

Ładunek płynny wymaga specjalnej budowy statku, zwłaszcza gdy chodzi o jednostki większe, ponad 2—3 tys. ton pojemności. Na statkach cysternowych większych konieczne jest silne usztywnienie wzdłużne, wobec tego statki te budują się dziś według znanego systemu usztywnienia wzdłużnego Isherwood'a, przy którym wręgi poprzeczne nie istnieją, zastąpione licznemi grodziami poprzecznemi, a natomiast bardzo liczne są wzdłużniki, — szyny, odgrywające rolę wręg wzdłużnych. Prócz tego istnieje gródź środkowa wzdłużna, ażeby przeszkodzić niebezpiecznemu działaniu przelewającego się przez całą szerokość statku płynu przy kołysaniu bocznem. Zazwyczaj ładownie wysoko są wypełnione płynem, jednak w razie przecieku poziom płynu może się obniżyć, a wtenczas przy warunku synchroniczności (współczesności) wahań płynu i statku na fali może nastąpić wywrócenie.

Ażeby jeszcze lepiej zapobiec temu niebezpieczeństwu, stosują się tak zwane szachty rozszerzenia się. Na rysunku widzimy w przekroju parowiec cysternowy przechylony, zaopatrzony w tego rodzaju szachty, wystające z pokładu, pokrywającego ładownie wypełnione płynem.

Nie należy wnioskować z nazwy — „szachty rozszerzania się" (ekspansyjne), że chodzi o danie miejsca dla płynu w razie jego nagrzania się. Chodzi o to, ażeby przy silnem kołysaniu bocznem płyn podnosił się nie przy ścianie ładowni, lecz w szachcie, ażeby i przez to moment przechylający został zmniejszony.



b—b oznaczają na rysunku szachty rozszerzania się a — ładownię, napełnioną cieczą, c oznacza przestrzeń podwójnego dna, wypełnioną wodą lecz też nieraz próżną, w zależności od tego, jakie są wymagane warunki stateczności ze względu na ciężar właściwy przewożonego w głównych ładowniach płynu.

Kronika portowa.

Ruch okrętowy i towarowy w porcie gdyńskim w styczniu b. r.

Od dnia 1. 1. do dnia 31. 1. włącznie weszło do portu 16 statków o łącznej pojemności 11,909 ton rej brut. — Wszystkie statki przyszły bez ładunku.

W tym samym czasie opuściło port 18 statków o łącznej pojemności 15,579 ton rej. brut. — 3 statki wyszły próżne, 14 załadowało razem 18,825 ton węgla, 1 — 1560 ton kopalniaków, przeznaczonych do Gandawy. — Węgiel kierował się do portów morza Bałtyckiego i w jednym wypadku na wschodnie wybrzeże Jutlandji do Esbjerg.

Ogólny obrót towarów wynosi 19,622 tonny i przypada całkowicie na eksport.

Ruchu pasażerskiego nie było.

Ruch budowlany w porcie gdyńskim.

Z nastąpieniem mrozów dragi w basenie portowym przerwały swoją pracę. Część załóg zwolniono, część udała się na urlopy. Jednocześnie przerwano pracę przy wbijaniu pali. Do tej pory praca nie została wznowiona.

W dniu 17 b. m. przybyła z Rewla zakupiona tam, przez firmę „Ackermann i v. Haaren" draga ssąca „Albatros". Z wznowieniem pracy będzie ona użytą do podkopywania kessonów.

Draga firmy „Hojgaardt i Schultz" — „Passepartout" udała się do Gdańska, celem remontu.

Szczególne zjawisko obserwowane na wybrzeżu.

W dniu 26 stycznia, około godz. 8-ej wieczorem, wczasie silnej dmy z kierunku NW, obserwowano nad Gdynią szczeólne zjawisko meteorologiczne. Między poszczególnemi podartemi chmurami zauważono przebiegającą nad nimi mgławicę o wyraźnie czerwonym kolorze. Zjawisko trwało około 20 minut.

Rybacy i marynarze zgodnie stwierdzają iż nie spotykali się dotąd z podobnem zjawiskiem.

Nadesłane.

(Za dział ten redakcja przyjmuje tylko odpowiedzialność prasowo-prawną).

W sprawie stosowania ustawy sejmowej z dnia 28 V 1920 r. o statkach handlowych morsk.

Punkt 2-gi artykułu 6-go Ustawy sejmowej z dnia 28-go maja 1920 roku brzmi jak następuje:

„Polskie statki handlowe morskie prócz obowiązków przewidzianych w innych ustawach są obowiązane w szczególności do: utrzymywania na statkach załogi polskiej oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego. Jako polską uważa się załogę w której najmniej ¾ zarówno oficerów jako też i marynarzy jest obywatelami Państwa Polskiego. Wyjątki od tego przepisu dopuszczalne są w ciągu pierwszych pięciu lat od uchwalenia ustawy na zasadach ustalonych przez przepisy wykonawcze.

Otóż owe pięć lat, w ciągu których można było uchylać się od wyżej wspomnianej ustawy upłynęły dnia 28-go maja 1925 r. i na tej zasadzie dnia 21. 2. 1925 r. napisałem do Urzędu Marynarki Handlowej list następującej treści:

„Do Urzędu Marynarki Handlowej
w Wejherowie

Niniejszem mam zaszczyt najuprzejmiej przypomnieć iż dnia 28-go maja r. b. upływa termin wyjątkowego uchylania się od ustawy z dnia 28-go maja 1920 r., o polskich statkach handlowych morskich. (Art. 6. p. 2 Dz. Ust. nr. 47 z dnia 16. 6. 1920 r. poz. 285), dotyczącej utrzymywania załogi polskiej, oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego.

Komunikując o powyższem mam na razie na myśli następujące statki, które posiadają całkowitą załogę rosyjską lecz pływające pod banderą polską i korzystające z dobrodziejstw i przywilejów takowej, a mianowicie: „Ville de Toulon" „Wilno" i „Ville de Nice", należące do Paramonina, a które są wniesione do rejestru statków portu gdańskiego i wszystkie papiery okrętowe są wydane przez Główny Urząd Rejestracyjny w Gdańsku na imię inżyniera Dunin - Ślepścia, mieszkającego w Warszawie. Moim zdaniem o powyższem winny być powiadomione konsulaty polskie w Galacu, Konstantynopolu, Atenach i inne mające siedzibę w miastach portowych. Z wysokim szacunkiem Wł. Suski, kapt.

Nie bacząc na to, przytoczone statki kursują sobie po dziś dzień z załogą całkowicie rosyjską lecz pod banderą polską, a polscy marynarze, których jest przeszło kilkaset, siedzą bez posad na lądzie lub pracują po różnych biurach.

Niżej podpisany osobiście zwiedził statki „Ville de Nice" i Ville de Toulon" w porcie galackim i naocznie się przekonał, iż obsada tych statków całkowicie się składa z Moskali.

Wł. Suski.

Reni, Rumunja 25. 1. 1926 r.

Przyp. red.: Szkoda, że kpt. Suski nie podaje daty swej wizyty na pokładzie tych statków. Jak ogłosiliśmy w „Żegl. Polskim" nr. 37 z ub. r. parowiec „Ville de Nice" jeszcze 20 listopada został skreślony z rejestru polskich statków morskich, z powodu utraty praw statku handlowego polskiego.

Polemika w sprawie statków motorowych

W „Kurjere Poznańskim" inż. Z. Łokuciejewski nawiązuje do znanej już czytelnikom naszym polemiki w artykule p. t. „Przyszła polska flota handlowa a statki motorowe". Chodzi o to, czy przyszłe statki towarowe regularnej linji polskiej (3 do 4 tyś. ton nośności) mają być motorowe, czy parowe. Wszyscy autorowie za wyjątkiem jednego wypowiedzieli się za statkami parowemi. Inż. Z. Łokuciejewski również jest za statkami parowemi. Oto kilka danych z jego ciekawego artykułu:

W Anglji znajduje się w budowie motorowych statków 320.137 br. reg. ton, a parowców 976.134 br. reg. ton, a więc motorowych statków tylko 24,7 proc. W ostatnim kwartale w Anglji buduje się tylko 5 statków motorowych o tonażu 8.570, a parowców 69 o tonażu 185.724, czyli 4.5 proc. motorowych, 95.5 proc. parowych statków .

W Anglji według zdania fachowych sfer, które wypowiedziały się w „Institution of Naval Architects in London" po referacie Sir Johna Biles'a p. t. „Gospodarcze porównanie motorowych maszyn z parowemi w zastosowaniu do morskiej żeglugi", że motorowe statki ustępują statkom zaopatrzonym w turbiny parowe o wysokiem ciśnieniu (35 atm.), ograniczenie personelu maszynowego daje się zmniejszyć tylko przy motorowych maszynach nad 10,000 KM.: statki motorowe potrzebują dobrze wyszkolonych maszynistów, których brak i niema możności ich prędko wyszkolić (w Anglji).

Na mocy tych i szeregu innych danych autor wypowiada się jako stanowczy przeciwnik statku motorowego dla polskiej żeglugi morskiej

wzdłużnym służą tanki balastowe z przodu i z tyłu, prócz tego leżą po obu stronach kotłowni komory dla przechylania bocznego, ażeby przez kołysanie ułatwić statkowi robotę wśród kry. Załoga składa się z 60 marynarzy. Każdy maszt jest zaopatrzony w reflektor, przedni maszt ma prócz tego dźwig 5 tonowy w celach ratowniczych.

Rynek frachtowy.

Na węgiel tendencja mocna. Stawki frachtowe do Danji 7/5—8/2 do Szwecji 9/8—10/8 za tonę.

Drzewo (kopalniaki) do Belgji 32—33/—, do Anglji w zależności, czy transport jest przeznaczony do Szkocji, czy do wshodniej Anglji 40—42/6 za standard.

Fracht na ciężkie gatunki zboża wynosił do Danji 7/5—8/5, do Szwecji i Zachodniej Anglji 10/— do 11/— za tonę.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w styczniu.

Ruch w styczniu trzymał się na rekordowej wysokości poprzedniego miesiąca czemu sprzyjała ciepła pogoda.

Zawinęło w styczniu 354 statki o łącznej ładowności 204,559 t. r. netto, w tej liczbie z ładunkiem 94 parowce (50,360 t.). Pod balastem i próżnych zawinęło 229 parowców (136,576 t.) 1 żaglowiec (113 t.) i 18 lichtug morskich (10,462 t.). Jako do portu ukrycia: 12 parowców (7,048 t.).

Odpłynęło w styczniu 367 statków o łącznej ładowności 221.572 t. r. netto. W tej liczbie z ładunkiem 306 parowców (192,046 t.), 1 żaglowiec (113 t.) i 19 lichtug morskich (11,384 t.). Pod balastem i próżnych 29 parowców (11,447 t.).

Jako z portu ukrycia 12 parowców (6,582 t.).

Udział poszczególnych bander wśród statków, które zawinęły w styczniu był następujący: polskich statków 4 z 3,386 t., gdańskich 16 z 5,839 t., duńskich 55 z 37,834 t., niemieckich 161 z 74,639 t., szweckich 62 z 39,146 t., angielskich 19 z 18,968 t., holenderskich 10 z 9,061 t., łotewskich 11 z 6,681 t., norweskich 9 z 5,748 t., 2 z 2,126 t., estońskich z 148 t., litewskich 1 z 437 t., fiński 1 z 371 t., islandzki 1 z 175 t.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

LITWA.

Ruch Kłajpedy w r. 1925. W r. 1925 zawinęło do Kłajpedy 748 statków o łącznej ładowności 328,571 t. rejestrowych netto, w tem 114 statków o ł. ładowności 38,000 t. rej. netto próżnych.

Na wyjściu było ogółem 745 statków o ł. ład. 326.384 t. rej. netto, w tem próżnych 301 statków o ł. ład. 129,131 t. rej. netto.

DANJA.

Ruch portu Kopenhagi w r. 1925. W r. 1925 do portu Kopenhagi zawinęły 17,394 statki o łącznej ładowności 4,892,917 ton rejestrowanych netto. W tem było statków duńskich 12,006 o ł. ładowności 3,045,380 ton, szweckich 3244 (635,215 t.), norweskich 251 (224,713 t.), niemieckich 956 (265,614 t.), angielskich 263 (300,093 t.), fińskich 215 (125,249 t.), holenderskich 291 (102,152 t.), francuskich 15 (19,131 t.), łotewskich 13 (5,328 t.), estońskich 38 (8301 t.), islandzkich 52 (33,231 t.), amerykańskich 29 (94,405 t.), greckich 5 (6698 t.), włoskich 3 (6871 t.), japońskich 1 (4284 t.), rosyjskich 2 (1999 t.), gdańskich 3 (1781 t.), węgierskich 4 (9035 t.), portugalskich 2 (3037 t.), austrjackich 1 (100 t.).

SZWECJA.

Nowy szwecki łamacz lodów „Statsbrytaren". Dnia 1 lutego wykończono na stoczni A. B. Lindholmen— Motala w Göteborgu największy dotychczas szwecki łamacz lodów, spuszczony już na wodę w końcu listopada. Wyporność jego wynosi 2500 t. przy średniem zagłębieniu 6 m. Łamacz ten posiada śruby przednią i tylną poruszane przez oddzielne maszyny tłokowe. Tylna maszyna daje 4000 KM, przednia 2000 KM. Tanki bunkrowe dla ropału mogą pomieścić 720 ton tego paliwa. Do przechylania w kierunku



Podróże morskie i sport wodny

W najbliższym czasie rozpoczynamy w tym dziale opis podróży p. Alain Gerbault, który sam jeden na małym żaglowcu w ciągu 101 dni przebył Atlantyk.



Sport motorowy.

24-godzinny rekord światowy dla łodzi motorowych.

W Ameryce Północnej kanadyjczyk H. B. Greening ustanowił na motorówce Rainbow IV rekord 24-godzinny jazdy na jeziorze Roseau. Tor biegu miał 19½ mil długości. Ponieważ rząd kanadyjski zakazał rekordsmanowi rozściągnąć wyścig na noc, ze względu na trudność pomocy w razie nieszczęśliwego wypadku, bieg został rozdzielony na dwa biegi dzienne, dwunastogodzinne, rozpoczynające się o godz. 6-ej rano.

Rainbow IV jest motorówką wyścigową o sile motoru 400 KM (motor Liberty, zmodyfikowany przez Gar Wood), lecz zaledwie 350 KM na wale. Maksymalna szybkość tej łodzi przewyższa 60 mil na godzinę. Motor daje wówczas 2,200 obrotów na minutę, śruba natomiast 3,000 obrotów.

Biegi odbyły się 8-go i 9-go paźdz. ub. r. Podczas wyścigowej doby sztucznej, którą dały te dwa 12 godzinne przebiegi Rainbow IV pod kontrolą American Power Association przebyła 1,218,88 mil, czyli dała średnia szybkość 50,78 mil na godzinę.

Zużyto benzyny 2,724 litry i 67,1 litrów oleju. Zasilanie odbywało się co dwie godziny i potrzebowało każdorazowo zatrzymania się na trzy minuty. Obliczono, iż przy praktyczniejszym systemie napełniania zbiorników długość postojów można było skrócić o połowę i szybkość średnia wynosiłaby wówczas 52,5 mil na godzinę.

Rekord kanadyjski jest o tyle ciekawy, że chodzi o dłuższy bieg bez przerwy motoru wyścigowego. Różnica między szybkością rekordową dla danej łodzi na krótkich dystansach (przebiegła gdzieindziej milę morską z 59½ sek.) a szybkością w 12 godz. przebiegu (50,78 mil na godz.) jest nieznaczna i świadczy o doskonałej pracy motoru. Ilość jego obrotów podczas wyścigu wynosiła od 1,800 do 1,900 na minutę. Szkoda jedynie, że rekordu nie można ściśle uważać za rekord dobowy, gdyż mieści w sobie dwa biegi półdobowe.

Polski sport żaglowy w r. 1925.

Ciężka sytuacja gospodarcza kraju niekorzystnie odbiła się na rozwoju naszego sportu żaglowego. Mimo to jednak zanotować należy kilka ciekawych i większych podróży sportowych żaglowców.

Na pierwszem miejscu, conajmniej chronologicznie należy postawić podróż z Danji do Polski nabytym tam yawlem „Carmen" panów Jana Fischera (Kraków), Józefa Jaworskiego i Wł. Gabszenera (Warszawa). Podróż trwała od 16-go do 23-go maja. W podróży tej brał udział najęty w Kopenhadze marynarz-Duńczyk.

Druga podróż morska — została wykonana pod kierownictwem znanego sportowca i zawodowego marynarza gen. Mariusza Zaruskiego na yachcie „Witeź" do Szwecji. „Witeź" (ex „Gode — Wind") został świeżo nabyty przez Yacht Klub Polski w Warszawie od gdańskiego klubu Gode-Wind i wyruszył do Szwecji dnia 19 sierpnia. Załoga yachtu składała się z 5-ciu sportowców. 22 sierpnia „Witeź" zawinął do Karlshamn, 25-go yacht odpłynął w podróż powrotną . 26-go zawinął do Rönne na Bornholmie. 30-go sierpnia przybył do Gdyni.

Ze względu na żeglugę w początku burzliwego okresu jesiennego (układ niespokojny zaczyna się już około 20 sierpnia) podróż czterech sportowców z Y. K. P. pod kierownictwem gen. M. Zaruskiego uważać należy za piękny czyn sportowy.

Natomiast p. Fischerowi należy się całkowite uznanie za nabycie i przyprowadzenie yachtu do Polski aż z Danji. Co do nabywania yachtów w Gdańsku zdania dziś, jak wiadomo są podzielone.

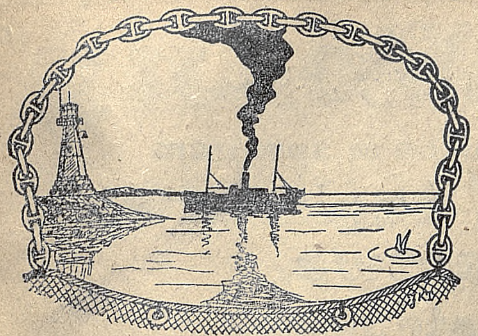
W pierwszym Polskim Klubie Yachtowym w Gdańsku w r. 1925 z dwu yachtów był czynny tylko akademicki „Smyk". Yacht Witold ulegnie gruntownemu remontowi, o ile nie będzie musiał być zastąpiony nowym objektem.

Tegoroczne regaty gdyńskie odznaczały się ożywieniem w dziale jolek, część których przybyła Wisłą (początek doniosłej tradycji!), biegu yachtów morskich jednak nie było.

Należy się spodziewać, że r. 1926 będzie pomyślniejszy dla rozwoju naszego sportowego żeglarstwa morskiego,jeziornego i rzecznego. Ufajmy!

Alain Gerbault przybył na Markizy.

Alain Gerbault, kontynuujący jak wiadomo dalej swą samotną podróż dokoła świata, przybył w tych dniach na wyspy Markizy w Oceanji, a mianowicie do portu Atuana, żeglując ku niemu od zachodniego wylotu kanału panamskiego. Na Markizach dzielny żeglarz zamierza pozostać przez miesiąc, poczem wyruszy ku wyspom Paumotu i Taiti, gdzie Francuzi szykują swemu dzielnemu rodakowi uroczyste przyjęcie.



Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art). — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (26 stycz. do 1 lutego)

26 stycznia: szw. hol. Holger z licht. Halfdan III 473 do Ystadu (B i S), szw. par. Marie 1132 do Gotenburgu (B i S).

27 stycz.: szw. par. Tyr 432 do Karlshamnu (B i S), szw. par. Dagmar 647 do Sztokholmu (Bg).

28 stycz.: szw. par. Fyglia 979 do Norrköpingu, (Rhd), szw. par. Fanö 1093 do Esbjergu (B i S), duń. par. Inge Maersk 877 do Oslo (B i S), niem. hol. Luise Schupp z licht. Unterweser 19 837 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Excelsior 841 do Gotenburgu (B i S), szw. par. Ester 983 do Stockholmu (B i S,), duń. mot. Joh. Margaretha 334 do Aalborgu (B i S), szw. par. Orania 1084 do Gotenburgu (B i S), szw. par. Cecil 776 do Uddevalli (B i S).

29 stycz.: niem. par. Gotland 591 do Sztokholmu (Hansa), duń. par. Aalsund 947 do Helsingforsu (Bg), niem. par. Gerda Kunstmann 320 do Kopenhagi (Rhd).

30 stycz.: duń. par. Hadsund 1163 do Aarhus (Bg), łot. par. Daugava 751 do Rygi (Bg), szw. par. Kare 892 do Sztokholmu (B i S).

31 styczn.: niem. par. Tip. 756 do Malmö (B i S), łot. par. Ganya 895 do Lipawy (Bg), szw. par. Ragmar 439 do Ystadu (B i S), niem. hol. Marie Schupp z licht. Unterweser 17 (709) do Kopenhagi (D — S), szw. par. Ture 313 do Malmö (Art.).

1 lut.: łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), szw. par. Askania 404 do Aarhus (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 40,100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (26 stycz. do 1 lutego).

26 stycz.: franc. par. Chateau Yquem 1290 do Bordeaux z tow i drz. (Worms), niem. par. Krusan 480 do Rotterdamu (D — S).

27. 1.: szw. par. Frey 1389 do Grimsby (Bg), duń. par. Aalborg 723 do Londynu (Bg), niem. par. Orontes 180 do Nakskov (Scharenberg), niem. parowiec Eduard Blumenfeld 1465 do Ymuiden z kopalniakami (B i S).

28 stycz.: gd. par. Mottlau 430 do Grimsby z drz. i tow. (B i S), ang. par. Bluestone 790 do Londynu (Shaw, Lovell i Sons).

29 stycz.: duń. par. Holland 720 do Grangemouth (Bg).

30 stycz.: niem. par. Planet 478 do Antwerpii z tow. i drz. (Pw), gd. par. Prosper 410 do Dublinu z drz. i zb. (B i S).

31 stycz.: niem. par. Arnis 631 do Hull z drz. i zb. (Bg), niem. par. Hamburg 619 do Randersu z tow. i drz. (Rhd), niem. par. Curt Hartwig Siemers 649 do Ostendy (D — S), niem. par. Otto Cords 494 do Gandawy (Rhd).

1 lut.: niem. par. Carl Ferd. Larssen 686 do Sunderlandu (B i S), niem. mot. Dietrich Boonekamp 583 do Hull z kopalniakami (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 28,300 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (26 stycz. do 1 lutego).

27 stycz.: niem. par. St. Jürgen 342 do Rewla z zb. towarem i cukrem (Lcz), duń. żagl. z mot. Philipp 150 do Aalborgu (Gw).

28 stycz.: duń. par. Niord 283 do Kopenhagi (Gw), niem. par. Finnland 246 do Kopenhagi (Gw).

30 stycz.: niem. par. Carla 208 do Oslo z żytem (Wolff), gd. par Prosper 410 do Dublinu z drz. i zb. (B i S), niem. par. Bonus 519 do Manchesteru (Wolff).

31 stycz.: niem. par. Arnis 631 do Hull z drz. i zb. (Bg), niem. par. Masuren 299 do Aalborgu (B i S), niem. par. Victoria Köpke 202 do Aarhus z owsem (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4.800 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (26 stycz. do 1 lutego).

27 stycz.: niem. par. Albert 461 do Amsterdamu (Rhd). niem. par. St. Jürgen 342 do Rewla ze zb. i cukrem (Lcz), duń. par. Georg Zelk 798 do Nakskov (B i S).

28 stycz.: niem. par. Yotunheim 2235 do Rotterdamu (D — S), niem. par. Perseus 362 do Rotterdamu (Wolff).

29 stycz.: niem. par. Royal 911 do Amsterdamu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11,300 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (26 stycznia do 1 lutego).

28 stycz.: niem. hol. Widder z licht. cysternową nr. 5 (654) do Lipawy z naftą (Nordd. Lloyd).

31 stycz.: niem. hol. Fairplay z licht. cyst. Theodor 682 do Manchesteru (Baltoil).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2,500 ton nafty.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
8. 2.	„ Londynu	„ Londynu	12. 2.	Smolensk	Ellerman i Wilson
15. 2.	„ Hull	„ Hull	19. 2.	Kowno	Lines Agency Coy Ltd.
22. 2.	„ Londynu	„ Londynu	26. 2.	Smoleńsk	„
9. 2.	„	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 2.	Baltriger	United Balt. Corp.
13. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 2.	„	„
16. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 2.	Baltara	„
20. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 2.	„	„
23. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 2.	Baltriger	„

Wodostany Wisły.

Styczeń / Luty — Daty:	29	30	31	1	2	3	4
Kraków	—216	—221	—226	—228	—218	—218	—227
Zawichost	200	209	211	212	211	211	212
Warszawa	173	165	163	168	173	176	168
Płock	188	198	200	199	201	205	209
Toruń	162	141	150	163	167	172	178
Fordon	168	154	153	167	172	177	182
Tczew	160	161	174	158	171	182	185
Ujście (Schiewenhorst)	272	240	232	234	230	234	248

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.